



Statistiques en bref

TRANSPORTS

THEME 7 – 2/2003

Contenu

Principales tendances 1

Évolution du trafic total
de 1993 à 2000 2

Part du trafic intra-UE et
extra-UE dans le trafic
international total 2

Trafic international intra-UE 3

Trafic international extra-UE 5



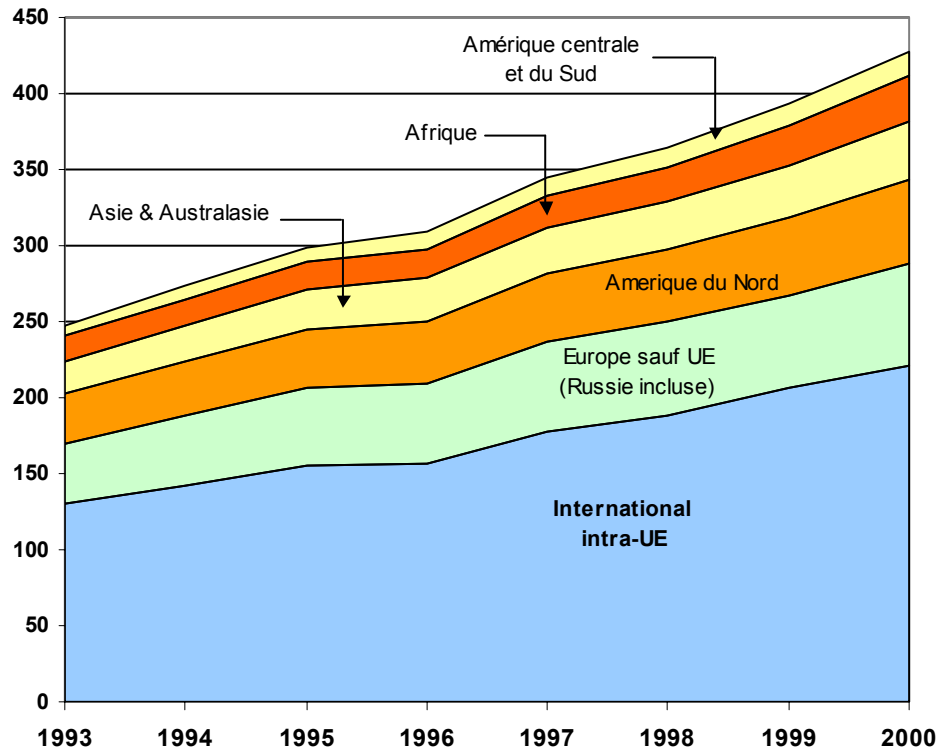
Fin de rédaction: 06.03.2003
ISSN 1562-1316
Numéro de catalogue: KS-NZ-03-002-FR-N
© Communautés européennes, 2003

Transport aérien international de passagers 1993-2000

*Année 2000 - Dernière année de hausse prononcée du
trafic international de passagers dans les pays de l'UE*

Vincent Tronet

Graphique 1: Évolution du transport aérien international de passagers par
région du monde, entre 1993 et 2000 (millions de passagers).



Principales tendances

Le nombre de passagers transportés sur les vols internationaux en provenance ou à destination des pays de l'UE s'élève en 2000 à 434 millions, en augmentation de 8,7 % par rapport à 1999. Le trafic international intra-UE progresse de 6,8 %, le trafic extra-UE de 10,7 %.

L'année 2000 a donc été la dernière année de hausse prononcée du trafic, les événements de septembre 2001 ayant lourdement pesé sur l'industrie aérienne.

Le trafic international intra-UE réalise en moyenne 51 % de ce total, les parts du trafic en Europe sauf UE, du trafic avec l'Amérique du Nord et du trafic avec le reste du monde représentant respectivement 16, 13 et 20 % du trafic international total.

En 2000, les liaisons entre le Royaume-Uni et l'Espagne (dans les deux sens) constituent à elles seules 12% du trafic international intra-UE de passagers, les liaisons entre l'Allemagne et l'Espagne (dans les deux sens) 9 %. 43 % du trafic international intra-UE de passagers s'opèrent en provenance et à destination du Royaume-Uni. Les liaisons Londres - Dublin (4,4 millions de passagers), Londres-Amsterdam (3,6 millions) et Londres - Paris (2,9 millions) sont les liaisons intra-UE les plus fréquentées.

Parmi les liaisons fréquentées par plus de 50 000 passagers, l'on observe que les vols Liverpool-Palma affichent la plus forte progression (+171 %), tandis que les vols Copenhague-Malaga souffrent le plus (-35 %).

Pour ce qui est du transport international extra-UE, le nombre de passagers en provenance ou à destination d'Amérique du Sud et d'Australasie augmente respectivement de 19 et de 18 %. Le trafic de passagers depuis ou vers l'UE progresse quelle que soit la région partenaire envisagée.

Évolution du trafic total de 1993 à 2000

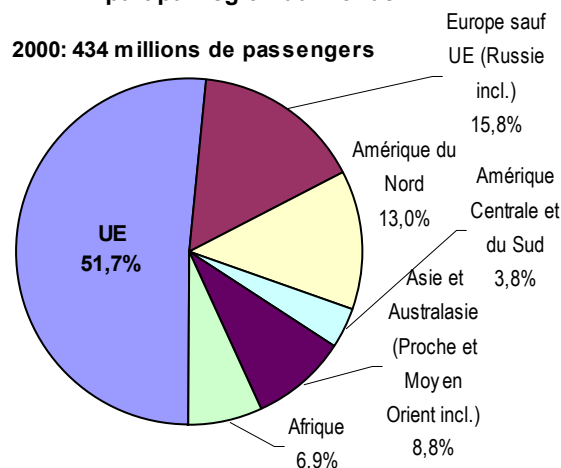
Le nombre total de passagers transportés dans l'UE s'élève en 2000 à quelque 434 millions, soit une hausse de 8,7 % par rapport à 1999.

Tableau 1: Trafic international de passagers par air: évolution par État membre

	Croissance annuelle moyenne 1993-1999 (%)	Croissance 1999-2000 (%)
UE-15	7,9	8,7
Belgique	12,2	7,9
Danemark	9,0 ¹	6,5 ¹
Allemagne	6,9	7,3
Grèce	4,4	9,7
Espagne	9,1	6,4
France	6,8	8,7
Irlande	17,6	9,2
Italie	8,7	13,7
Luxembourg	6,9	5,2
Pays-Bas	10,2	8,4
Autriche	7,7	7,1
Portugal	7,1	8,1
Finlande	7,5 ¹	9,5
Suède	19,5	7,2
Royaume-Uni	7,5	7,0

¹ estimations

Graphique 2: Trafic international par air dans l'UE-15: part par région du monde

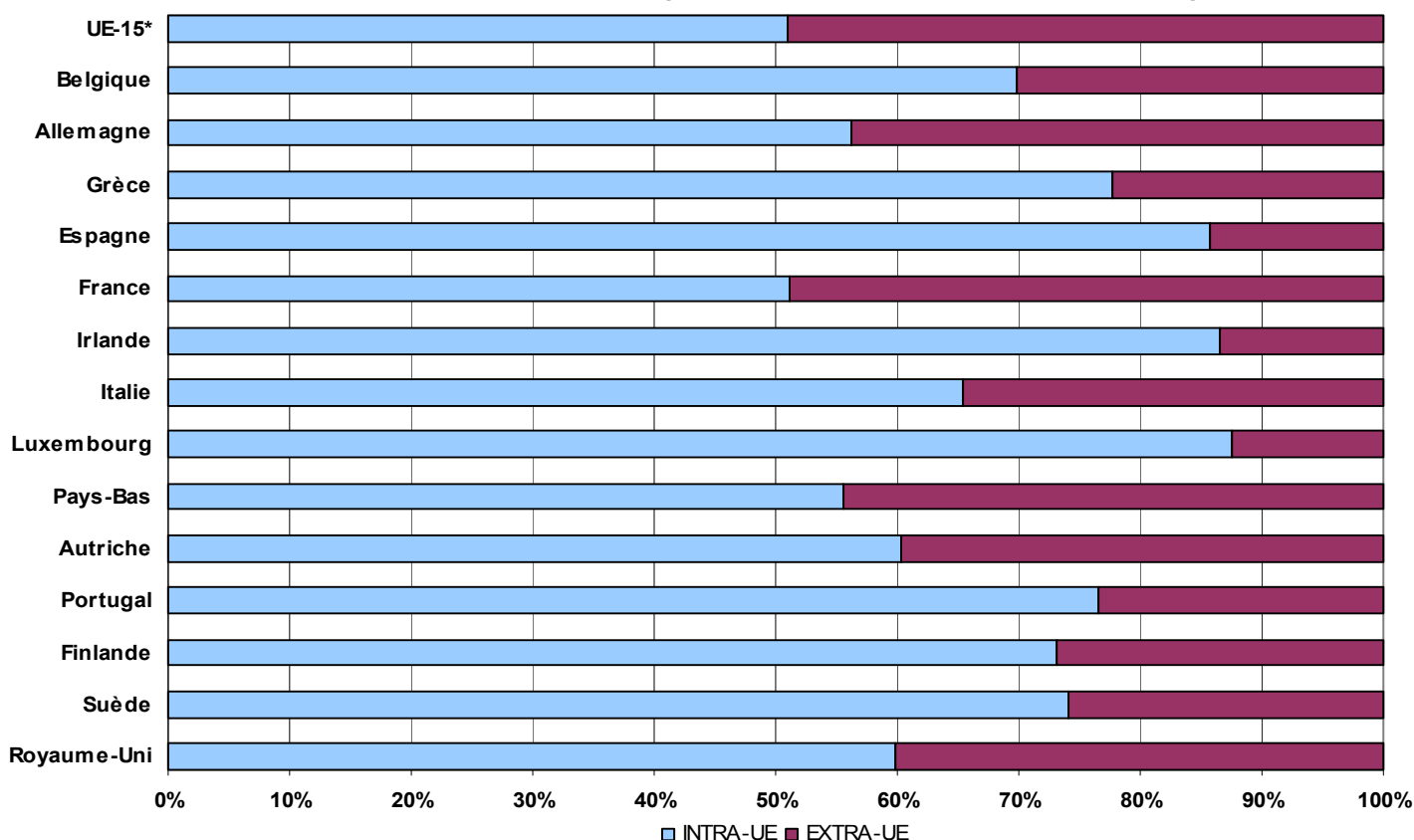


En 2000, l'Italie, la Grèce, la Finlande et l'Irlande enregistrent une croissance de plus de 9 % de leur trafic international de passagers par rapport à 1999 (voir tableau 1). Tous les États membres connaissent une hausse, qui est supérieure ou égale à 7 % pour douze d'entre eux.

Le graphique 2 montre que le trafic international intra-UE représente près de 52 % du total. Viennent ensuite le trafic avec l'Europe sauf UE (environ 16 % du total) et le trafic avec l'Amérique du Nord (environ 13 %). Cette distribution évolue peu par rapport à 1999.

Part du trafic intra-UE et extra-UE dans le trafic international total

Graph. 3: Ventilation intra-UE/extra-UE du trafic de passagers en 2000 - en % du nombre total de passagers transportés.



* Pour éviter dans le total de l'UE-15 toute double comptabilisation de passagers intra-UE (aux aéroports de départ et d'arrivée), seuls sont pris en compte les départs. Les passagers sont en revanche pris en compte au départ et à l'arrivée dans la ventilation par État membre. Ainsi une personne se rendant, par exemple, de France en Espagne est-elle considérée comme un passager intra-UE pour la France (aéroport de départ), pour l'Espagne (aéroport d'arrivée) et également pour l'UE-15 (enregistrement au départ de France, mais pas à l'arrivée en Espagne).

Si l'on considère les départs et les arrivées, l'on s'aperçoit que la part du trafic international intra-UE est élevée dans la plupart des États membres: elle dépasse en général 60 %, sauf en Allemagne, en France, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni (voir graphique 3). Dans 10 des 14 États membres pour lesquels des données sont disponibles, la part du trafic international intra-UE stagne par rapport à 1999. Seuls trois pays affichent une croissance de cet indicateur: la Finlande

(+1,7 %), le Luxembourg (+1,1 %) et - dans une moindre mesure - le Royaume-Uni (+0,3 %). A l'inverse, le Portugal accuse la plus forte baisse (-5,0 %).

Les pays présentant les parts extra-UE les plus élevées sont ceux qui disposent des principaux hubs pour des vols intercontinentaux ou long-courriers, tels que les aéroports de Paris, Amsterdam-Schiphol, Francfort-sur-le-Main et les aéroports de Londres.

Trafic international intra-UE

Si l'on se fonde sur les départs, le trafic international intra-UE de passagers progresse de 6,8 % entre 1999 et 2000, passant de 207 à 221 millions de passagers.

Le tableau 2 propose une vue d'ensemble des principales liaisons pays à pays du trafic international intra-UE. Il apparaît que les liaisons entre le Royaume-Uni et l'Espagne (dans les deux sens) représentent 11,5% du trafic passagers. Avec

plus de 8 % du trafic passagers, les liaisons Allemagne-Espagne arrivent en deuxième position. Ces chiffres élevés s'expliquent par l'importance des déplacements touristiques. Le troisième couple (Royaume-Uni - Irlande) ne compte pas la moitié des passagers de la précédente liaison.

Ces trois principales liaisons constituent moins d'un quart (23,9 %) du trafic international intra-UE de passagers.

Tableau 2: Principales paires de pays dans le trafic intra-UE en 2000

Rang 2000	Paire de pays	% de passagers intra-UE transportés	Rang 1999
1	Royaume-Uni - Espagne/Espagne - Royaume-Uni	11,48	1
2	Allemagne - Espagne/Espagne - Allemagne	8,27	2
3	Royaume-Uni - Irlande/Irlande - Royaume-Uni	4,06	3
4	Royaume-Uni - Allemagne/Allemagne - Royaume-Uni	3,77	4
5	France - Royaume-Uni/Royaume-Uni - France	3,62	5
6	Royaume-Uni - Grèce/Grèce - Royaume-Uni	3,26	8
7	Pays-Bas - Royaume-Uni/Royaume-Uni - Pays-Bas	3,14	6
8	Italie - Royaume-Uni/Royaume-Uni - Italie	3,0	7
9	Allemagne - Grèce/Grèce - Allemagne	2,84	9
10	Allemagne - Italie/Italie - Allemagne	2,43	11
11	Italie - France/France - Italie	2,36	13
12	France - Allemagne/Allemagne - France	2,3	10
13	France - Espagne/Espagne - France	2,26	12
14	Italie - Espagne/Espagne - Italie	1,84	14
15	Pays-Bas - Espagne/Espagne - Pays-Bas	1,54	16

En 2000, quatorze des quinze principales paires de pays restent les mêmes qu'en 1999, même si quelques légers changements interviennent dans la hiérarchie. Le "Top-5" n'évolue pas. Sept des huit premières paires du tableau 2 comprennent le Royaume-Uni.

37,2 % des passagers internationaux intra-UE décollent ou atterrissent au Royaume-Uni, 30,5 % en Espagne et 25,9 % en Allemagne.

En observant les quinze principales liaisons ville à ville (tableau 3 - données sur base des déclarations de départ), l'on remarque que toutes dépassent le million de passagers et que quatorze comprennent Londres. En 1999, 19 liaisons ville à ville attiraient plus d'un million de passagers. Ce

Tableau 3: Principales paires de villes dans le trafic intra-UE en 2000

Rang 2000	Paire de villes	Nombre de passagers transportés	Rang 1999
1	Londres - Dublin	4 391 528	1
2	Londres - Amsterdam	3 619 110	2
3	Londres - Paris	2 926 201	3
4	Londres - Francfort	2 184 511	4
5	Londres - Madrid	1 739 660	8
6	Londres - Milan	1 676 192	5
7	Londres - Malaga	1 645 738	11
8	Londres - Rome	1 642 588	6
9	Madrid - Paris	1 583 511	12
10	Londres - Bruxelles	1 394 864	7
11	Londres - Barcelone	1 375 164	17
12	Londres - Palma de Majorque	1 372 043	14
13	Londres - Munich	1 358 286	10
14	Londres - Stockholm	1 328 519	13
15	Copenhague - Londres	1 317 236	15

nombre est passé à 26 en 2000.

Comme l'indique la dernière colonne du tableau 3, les principales paires de villes sont en grande partie identiques à celles de 1999. La liaison Londres-Madrid voit toutefois son nombre de passagers progresser de 20 % et passe ainsi de la huitième à la cinquième position.

Le tableau 4 présente les paires de villes du trafic international intra-UE de passagers qui connaissent les évolutions les plus marquantes. En un an, certaines liaisons ont plus que doublé leur nombre de passagers (comme Liverpool-Palma, +171 %), alors que d'autres ont accusé un recul de plus d'un tiers (comme Copenhague-Malaga, -35 %).

Tableau 4: Liaisons intra-UE ville à ville* enregistrant la plus forte augmentation/réduction de leur nombre de passagers entre 1999 et 2000

augmentation du nombre de passagers			réduction du nombre de passagers		
<i>rang</i>	<i>Liaison</i>		<i>rang</i>	<i>Liaison</i>	
1	Liverpool (UK) - Palma (E)	+171%	1	Copenhague (DK) - Malaga (E)	-35%
2	Aarhus (DK) - Londres (UK)	+137%	2	Helsinki (FIN) - Rhodes (EL)	-32%
3	Amsterdam (NL) - Liverpool (UK)	+113%	3	East Midlands (UK) - Paris (F)	-28%
4	Birmingham (UK) - Cork (IRL)	+79%	4	Dublin (IRL) - East Midlands (UK)	-27%
5	Cardiff (UK) - Malaga (E)	+74%	5	Dublin (IRL) - Madrid (E)	-27%
6	Madrid (E) - Stockholm (S)	+62%	6	Barcelone (E) - Hambourg (D)	-23%
7	Londres (UK) - Salzbourg (A)	+62%	7	Bruxelles (B) - Ibiza (E)	-23%
8	Barcelone (E) - Nice (F)	+62%	8	Lille (F) - Palma (E)	-22%
9	Madrid (E) - Marseille (F)	+56%	9	Kerry County (IRL) - Londres (UK)	-22%
10	Barcelone (E) - Liverpool (UK)	+54%	10	Amsterdam (NL) - Teesside (UK)	-22%

* seules les liaisons avec plus de 50 000 passagers déclarés à l'arrivée et au départ en 1999 et 2000 ont été prises en compte.

Le tableau 5 signale les aéroports européens les plus actifs. Le classement repose sur le nombre total de passagers transportés (arrivées et départs) dans l'UE, par vol régulier ou non.

Le classement évolue peu par rapport à 1999, à l'exception de l'aéroport de Milan/Malpensa, qui affiche un taux de croissance exceptionnel (+34,9%) et grimpe de la 21ème à la 14ème position. Les aéroports de Londres/Stansted et Madrid/Barajas progressent également fortement.

L'on constate aussi que l'aéroport de Londres-Heathrow, à l'évidence saturé, ne gagne que 1,1 % par rapport à 1999, alors que le système aéroportuaire parisien, Amsterdam et Francfort enregistrent des taux de croissance relativement élevés et n'ont manifestement pas encore atteint leur limite. Le même phénomène, quoique moins marqué, est perceptible dans le trafic international extra-UE de passagers (voir tableau 8).

Les autorités françaises n'ont pas communiqué de données séparées pour les différents aéroports du système aéroportuaire parisien (Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget). Regroupés en un "système aéroportuaire londonien", les aéroports londoniens (Heathrow, Gatwick, Luton, London-City et Stansted) auraient pour leur part acheminé en 2000 53 437 868 passagers, soit 7,3 % de plus qu'en 1999.

Tableau 5: Palmarès des 15 principaux aéroports: Nombre de passagers internationaux transportés dans l'UE-15

Rang 2000	Aéroport	Nombre de passagers transportés en 1999	Variation 1999-2000 (%)	Rang 1999
1	Londres/Heathrow	24 373 689	+1,1	1
2	Système aéroportuaire parisien	22 831 619	+8,2	2
3	Amsterdam/Schiphol	21 293 303	+6,5	3
4	Francfort-sur-le-Main	16 772 699	+6,3	4
5	Bruxelles/National	15 065 947	+5,9	6
6	Londres/Gatwick	14 913 451	+3,7	5
7	Palma de Majorque	13 738 940	-0,8	7
8	Dublin	11 593 568	+7,2	9
9	Manchester/Intl	10 739 443	+4,3	10
10	Madrid/Barajas	9 802 490	+19,9	12
11	Londres/Stansted	9 629 910	+33,5	15
12	Munich	9 158 719	+6,1	11
13	Stockholm/Arlanda	8 338 570	+5,1	14
14	Milan/Malpensa	7 980 770	+34,9	21
15	Düsseldorf	7 835 741	-4,0	13

Trafic international extra-UE

Le nombre de passagers se rendant d'un État membre à un État non-UE (et vice-versa) augmente en 2000 de 10,7% par rapport à 1999 (213 millions contre 192 millions). Le trafic international extra-UE de passagers croît donc davantage que le trafic international intra-UE de passagers (+6,8%).

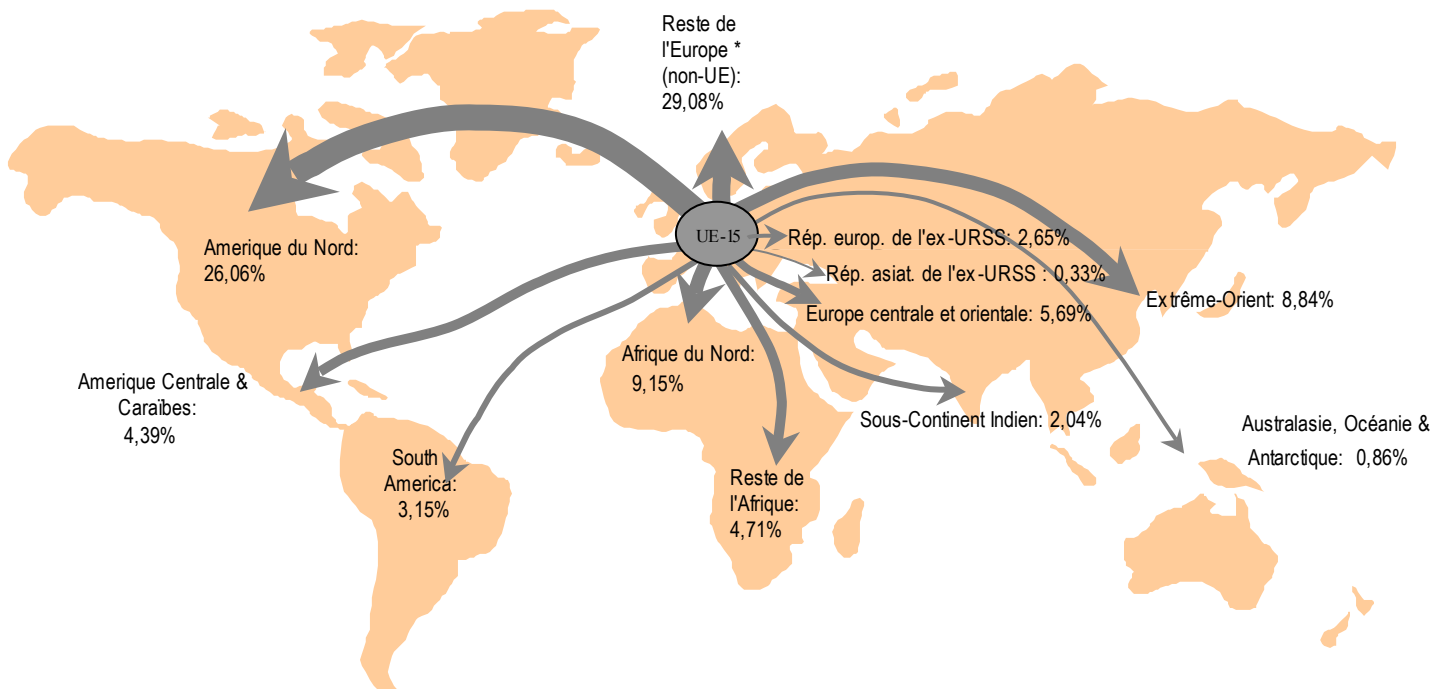
Comme l'atteste le graphique 4, l'Europe sauf UE occupe en 2000 la première place du transport aérien international extra-UE (29,1%, républiques européennes de l'ex-URSS exclues).

exclues), talonnée par l'Amérique du Nord (26,1%).

Le continent africain représente 13,9% du transport international extra-UE de passagers; à elle seule, l'Afrique du Nord, avec les destinations touristiques très prisées du Maroc et de la Tunisie, absorbe 9,1% du transport extra-UE.

Les destinations d'Extrême-Orient pèsent pour 8,8% du trafic, le Proche et Moyen-Orient pour 5,7%. La part des autres destinations ne dépasse pas 5%.

Graphique 4: Trafic international extra-UE en 2000: part des destinations mondiales dans le trafic extra-UE, en%



* Républiques européennes de l'ex-URSS exclues

Le tableau 6 présente l'évolution par rapport à 1999 des parts des différentes régions du monde dans le transport aérien international extra-UE.

L'augmentation la plus importante est le fait de l'Amérique du Sud où le nombre de passagers progresse de 19,0 %. Cette hausse est d'autant plus impressionnante si on la compare aux taux de croissance annuels moyens des années précédentes. L'Australasie et l'Afrique du Sud affichent des taux de croissance de plus de 15 %.

Aucune région du monde ne régresse entre 1999 et 2000 et l'augmentation la plus timide s'élève à +4,6 %, ce qui explique le bond du transport international extra-UE de passagers.

À un niveau plus agrégé (quatre "régions du monde"), le tableau 7 détaille la part des États membres dans le transport aérien international extra-UE.

La première ligne indique la part totale des États membres dans le transport international extra-UE. Avec 27,8 %, le Royaume-Uni arrive largement en tête et précède l'Allemagne (20,9 %) et la France (15,5 %).

Tableau 6: Évolution du trafic international extra-UE entre 1993 et 2000

Trafic aérien entre l'UE et le reste du monde (deux sens)	Croissance annuelle moyenne 1993-1999 (%)	Variation 1999-2000 (%)
Total du trafic extra-UE	+7,6	+10,7
Europe centrale et orientale	+11,4	+14,7
Républiques européennes de l'ex-URSS	+7,6	+9,9
Autres destinations européennes	+5,6	+12,2
Afrique du Nord	+8,0	+12,5
Afrique occidentale	+8,3	+8,1
Afrique centrale	+2,5	+7,1
Afrique orientale	+0,7	+4,6
Afrique australe	+11,5	+15,7
Amérique du Nord	+9,4	+7,6
Amérique centrale et Caraïbes	+15,2	+10,8
Amérique du Sud	+8,6	+19,0
Proche et Moyen-Orient	+7,3	+10,3
Républiques asiatiques de l'ex-URSS	+16,5	+9,1
Sous-continent indien	+7,7	+6,5
Extrême-Orient	+9,9	+11,9
Australasie, Océanie et Antarctique	+3,9	+18,0

Tableau 7: Trafic international extra-UE vers les régions du monde en 2000: part de chaque État membre, en %

	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I ¹	L ¹	NL	A ¹	P	FIN	S ¹	UK	UE-15
Total du trafic extra-UE	3,15	:	20,87	2,65	5,60	15,49	1,03	7,39	0,10	8,69	2,72	1,51	0,99	2,04	27,76	100
Europe sauf UE	3,53	:	27,13	5,12	7,47	9,15	0,59	5,81	0,21	7,45	5,21	1,24	2,01	4,37	20,71	100
Amérique	2,74	:	16,46	0,74	6,99	13,93	2,30	6,71	0,00	9,84	0,62	2,54	0,30	0,86	35,97	100
Asie & Australasie	1,28	:	20,70	3,25	1,36	15,24	0,02	7,92	0,00	11,32	2,97	0,03	1,04	1,19	33,68	100
Afrique	5,67	:	17,87	0,90	3,54	34,44	0,31	12,04	0,21	5,55	1,88	1,60	0,27	0,71	15,03	100

Note : Aucune donnée disponible pour le Danemark. ¹ Données sur les étapes de vol

Avec 27,1 % des passagers transportés, l'Allemagne domine le transport vers l'Europe sauf UE, et précède nettement le Royaume-Uni (20,7 %). L'Allemagne affiche une légère progression par rapport à 1999 (part de 26,5 %), le Royaume-Uni un léger recul (part de 22,1 %).

Le Royaume-Uni s'impose en revanche pour le transport de passagers vers l'Amérique (part de 36,0 %), même si sa part s'est quelque peu érodée ces deux dernières années (1998: 38,4 %; 1999: 37,4 %). Il devance l'Allemagne, la France et les Pays-Bas, dont les parts ne varient que très peu. La part totale de ces trois derniers pays (40,2 %) est légèrement supérieure à celle du Royaume-Uni.

Le trafic avec l'Asie et l'Australasie se caractérise par la même hiérarchie, bien que le Royaume-Uni cède une

nouvelle fois un peu de terrain (part de 33,7 % en 2000 contre 34,6 % en 1999). L'Allemagne stagne sur ces destinations (part de 20,7 % en 2000 contre 21,0 % en 1999).

Comme au cours des années précédentes, la France arrive en tête du transport aérien vers l'Afrique. Sa part élevée - 34,4 % - reste cependant largement imputable au trafic vers l'Afrique du Nord. Si on considérait cette dernière séparément, la part française serait encore plus élevée. Avec une part de 17,9 % (contre 18,3 % en 1999), l'Allemagne occupe la deuxième position et précède le Royaume-Uni et l'Italie. La part du Royaume-Uni demeure stable par rapport à 1999 (1999: 15,1 %), alors que la part de l'Italie progresse (1999: 11,7 %).

Tableau 8: Palmarès des 25 principaux aéroports sur la base du nombre total des passagers transportés, trafic international extra-UE

Rang 2000	Aéroport	Nombre de passagers transportés en 2000	Variation 1999-2000 (%)	Rang 1999
1	Londres/Heathrow	32 511 682	+5,8	1
2	Système aérop. parisien	26 246 505	+13,4	2
3	Francfort-sur-le-Main	23 509 108	+10,2	3
4	Amsterdam/Schiphol	17 805 743	+9,5	4
5	Londres/Gatwick	14 126 816	+6,7	5
6	Milan/Malpensa	7 033 394	+22,0	7
7	Bruxelles/National	6 521 014	+13,1	8
8	Madrid/Barajas	6 288 351	+8,2	6
9	Rome/Fiumicino	5 813 931	+13,4	9
10	Munich	5 441 639	+13,8	10
11	Vienne/Schwechat	4 857 120	+11,3	12
12	Manchester/Intl	4 720 259	+6,7	11
13	Düsseldorf	4 158 033	+7,3	13
14	Stockholm/Arlanda	3 506 174	+8,8	14
15	Athènes	3 375 802	+29,2	15
16	Lisbonne	2 336 451	+31,1	17
17	Helsinki	2 009 329	+2,5	16
18	Barcelone	1 776 447	+20,9	19
19	Stuttgart	1 751 180	+9,8	18
20	Hambourg	1 483 227	+4,4	20
21	Dublin	1 402 312	+17,8	22
22	Hannovre	1 392 777	+13,6	21
23	Nice/Côte d'Azur	1 150 963	+24,2	27
24	Berlin-Tegel	1 142 997	+11,2	23
25	Lyon/Satolas	1 133 471	+22,1	26

Le tableau 8 présente le palmarès des 25 principaux aéroports (sur la base du trafic total de passagers, c'est-à-dire des départs et des arrivées) pour le trafic extra-UE.

Les cinq premières places sont occupées par de très grands aéroports (hormis le système aéroportuaire parisien, qui regroupe Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget), qui acheminent tous les ans nettement plus de 10 millions de passagers.

Certains aéroports en queue de peloton affichent des variations considérables par rapport à 1999. C'est le cas notamment de Milan-Malpensa, qui gagne 22,0 % (après une croissance de 102,0 % entre 1998 et 1999). Cette hausse spectaculaire du trafic international extra-UE de passagers (ainsi que du trafic intra-UE) fait suite à d'importantes améliorations de l'infrastructure (nouveaux terminaux, doublement de la capacité de trafic). L'aéroport de Malpensa constituait l'un des 14 objectifs prioritaires des réseaux trans-européens de transport.

D'autres aéroports en vogue sont Athènes (+29 %) et Nice/Côte d'Azur (+24 %), tout comme Lyon/Satolas et Barcelone, dont les trafics passagers augmentent également de plus de 20 %.

Les 25 principaux aéroports de l'UE connaissent tous une croissance de leur trafic international extra-UE de passagers par rapport à 1999. Certains aéroports profitent toutefois moins de ce phénomène, à l'instar d'Helsinki et de Hambourg (+2,5 % et +4,4 %), mais leurs classements respectifs évoluent peu.

➤ INFORMATIONS ESSENTIELLES - NOTES METHODOLOGIQUES

Les chiffres présentés dans cette publication proviennent de la base de données Aviation d'Eurostat, qui contient actuellement les données sur le transport aérien international à partir de 1993 pour les pays de l'EEE et la Suisse.

Cette base de données est disponible en ligne et sur le CD-ROM Aviation paraissant annuellement.

Comparaison avec l'édition précédente

Des améliorations dans les méthodes de calcul entraînent de petites différences par rapport au précédent Statistiques en bref.

Définitions: Données d'origine/de destination et d'étapes de vol - passagers internationaux

L'OACI définit le trafic d'origine et de destination par vol comme un trafic sur un vol donné ayant le même numéro de vol, subdivisé par paire d'aéroports en fonction du point d'embarquement et du point de débarquement sur ce vol. Lorsqu'il s'agit de passagers, de fret ou de courrier où l'aéroport d'embarquement n'est pas connu, l'origine de l'appareil doit être considérée comme le point d'embarquement; le même principe s'applique au point de débarquement. Comme le voyage aérien d'un passager peut consister en plusieurs vols, l'origine et la destination de vol du passager ne sont pas nécessairement l'origine et la destination effectives.

Une étape de vol est définie par l'OACI comme l'exploitation d'un aéronef du décollage à son atterrissage suivant. Les passagers d'une étape de vol ont été classés en fonction de l'étape parcourue.

L'exemple suivant illustre la différence entre les données d'origine/de destination et les données d'étapes de vol: un vol est effectué sur le trajet New York-Londres-Paris. Le trafic passagers se compose de 185 passagers voyageant de New York à Londres, 135 voyageant de New York à Paris et 75 voyageant de Londres à Paris. Les données d'origine/de destination sont ainsi de 185 passagers pour le trajet New York-Londres, 135 passagers pour New York-Paris et 75 passagers pour Londres-Paris. New York enregistrera les chiffres pour les trajets New York-Londres et New York-Paris; Londres enregistrera les données pour pour New York-Londres et Londres-Paris; Paris enregistrera les données pour New York-Paris et Londres-Paris. Concernant les données d'étapes de vol, il existe deux étapes et les chiffres enregistrés sont: New York-Londres $320=(185+135)$ passagers; Londres-Paris $210=(135+75)$ passagers.

Les passagers sont définis comme tous les passagers dont le voyage aérien commence ou se termine à l'aéroport déclarant, auxquels s'ajoutent les passagers en correspondance qui sont comptés deux fois à l'aéroport déclarant. Les passagers en transit direct sont comptés pour les données d'étapes de vol mais pas pour l'origine/la destination (dans l'exemple cité ci-dessus, les 135 passagers en transit à Londres sont enregistrés par Londres pour les données d'étapes de vol et ne le seraient pas pour les données d'origine/de destination).

Passagers internationaux: données d'origine/de destination et d'étapes de vol - pays déclarants

Les informations fournies dans la présente publication reposent en principe sur les données d'origine/de destination plutôt que sur les données d'étapes de vol. Les données d'origine/de destination ont été exploitées lorsqu'elles étaient disponibles mais les données d'étapes de vol ont été acceptées pour les pays n'ayant pas enregistré de données d'origine/de destination. Pour tous les

chiffres et tableaux, des données d'origine/de destination ont été utilisées pour la Belgique (B), l'Allemagne (D), la Grèce (EL), l'Espagne (E), la France (F), l'Irlande (IRL), la Finlande (FIN), les Pays-Bas (NL), le Portugal (P) et le Royaume-Uni (UK); les données d'étapes de vol n'ont été exploitées que pour l'Italie (I), le Luxembourg (L), l'Autriche (A) et la Suède (S). Le Danemark (DK) n'a pas fourni de données pour 1999 et 2000. La Belgique a transmis des données d'origine/de destination pour Bruxelles uniquement, l'Irlande pour Dublin, Shannon et Cork uniquement.

Important: le nombre de passagers déclarés d'après le principe de l'étape de vol peut être sous-estimé, particulièrement pour le trafic extra-UE long-courrier. Il n'existe cependant pas de solution méthodologique à ce problème.

Les données passagers renvoient aux passagers internationaux, ce qui signifie que les vols intérieurs ont été exclus.

Régions du monde

La liste des pays formant les cinq régions du monde (UE, Europe sauf UE, Amérique, Asie et Australasie, Afrique), telle que définie pour le tableau 7 relatif au transport aérien extra-UE, peut être obtenue sur demande. Les régions "Asie" et "Australasie" (incluant l'Océanie et l'Antarctique) ont été regroupées pour plus de clarté.

Les "régions du monde" mentionnées dans la présente publication correspondent à la géonomenclature utilisée par toutes les unités d'Eurostat (JO L n° 335, du 10/12/1998, p.22 - Règlement (CE) n° 2645/98 de la Commission du 9 décembre 1998 relatif à la nomenclature des pays et territoires pour les statistiques du commerce extérieur de la Communauté et du commerce entre ses États membres).

Données concernant la Suède

Les données d'étapes de vol déclarées par les autorités suédoises jusqu'en 1998 inclus ne tiennent pas compte des passagers en transit direct (voir également le dernier paragraphe des définitions des données sur l'origine/la destination et les étapes de vol dans la colonne gauche de cette page). Cela n'a cependant que très peu d'incidence sur les données de la présente publication liées à la Suède et aux aéroports suédois.

Estimations

Des estimations ont été réalisées pour les départs des pays qui n'ont pas transmis pour une année particulière de données sur l'origine/la destination ou les étapes de vol. Elles reposent sur les informations relatives aux arrivées communiquées par les autres pays.

Trafic international intra-UE de passagers

Le calcul des pourcentages s'est fondé sur les départs déclarés ou leurs estimations (afin d'exclure toute double comptabilisation). Pour obtenir les pourcentages indiqués dans le tableau pour chaque paire de pays, il convient de diviser le total des départs des deux pays par la somme des départs de l'UE (chiffres réels ou estimations).

Trafic international extra-UE de passagers

Les estimations ont été calculées par régression linéaire. En cas de données manquantes pour le calcul du transport international de passagers extra-UE d'un pays, les données du transport international extra-UE contiennent les destinations "inconnues".

La présente publication a été élaborée avec l'aide de Mathieu Erzar et de Jelle Bosch.

Pour en savoir plus:

- **Les bases de données**
New Cronos, Theme 7
Domaine Aviation

Pour toute information ou commande de publications, bases de données et extractions de bases de données à la demande, contactez le réseau **Data Shops**:

BELGIQUE/BELGIË	DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA – Roma
Eurostat Data Shop Bruxelles/Brussel Planistat Belgique Rue du Commerce 124 Handelsstraat 124 B-1000 BRUXELLES / BRUSSEL Tel. (32-2) 234 67 50 Fax (32-2) 234 67 51 E-mail: datashop@planistat.be URL: http://www.datashop.org/	DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejrogade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 39 17 30 30 Fax (45) 39 17 30 03 E-mail: bb@dst.dk URL: http://www.dst.dk/bibliotek	STATISTISCHES BUNDESAMT Eurostat Data Shop Berlin Otto-Braun-Straße 70-72 (Eingang: Karl-Marx-Allee) D-10178 BERLIN Tel. (49) 1888-644 94 27/28 (49) 611 75 94 27 Fax (49) 1888-644 94 30 E-Mail: datashop@destatis.de URL: http://www.eu-datashop.de/	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Despacho 011B Entrada por Estébanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34) 915 839 167/ 915 839 500 Fax (34) 915 830 357 E-mail: datashop.eurostat@ine.es URL: http://www.ine.es/prodysere/datashop/index.html	INSEE Info Service Eurostat Data Shop 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tél. (33) 1 53 17 88 44 Fax (33) 1 53 17 88 22 E-mail: datashop@insee.fr	ISTAT Centro di Informazione Statistica Sede di Roma, Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 ROMA Tel. (39) 06 46 73 31 02/06 Fax (39) 06 46 73 31 01/07 E-mail: dipdiff@istat.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html
ITALIA – Milano	LUXEMBOURG	NEDERLAND	NORGE	PORTUGAL	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA
ISTAT Ufficio Regionale per la Lombardia Eurostat Data Shop Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39) 02 80 61 32 460 Fax (39) 02 80 61 32 304 E-mail: mileuro@tin.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html	Eurostat Data Shop Luxembourg 46A, avenue J.F. Kennedy BP 1452 L-1014 LUXEMBOURG Tél. (352) 43 35-2251 Fax (352) 43 35-22221 E-mail: dslux@eurostat.datashop.lu URL: http://www.datashop.org/	Centraal Bureau voor de Statistiek Eurostat Data Shop-Voorburg Postbus 4000 2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31-70) 337 49 00 Fax (31-70) 337 59 84 E-mail: datashop@cbs.nl URL: www.cbs.nl/eurodatashop	Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 Boks 8131 Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42/43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: Datashop@ssb.no URL: http://www.ssb.no/biblioteket/datashop/	Eurostat Data Shop Lisboa INE/Serviço de Difusão Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351) 21 842 61 00 Fax (351) 21 842 63 64 E-mail: data.shop@ine.pt	Statistisches Amt des Kantons Zürich, Eurostat Data Shop Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41) 1 225 12 12 Fax (41) 1 225 12 99 E-mail: datashop@statistik.zh.ch URL: http://www.statistik.zh.ch
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	UNITED KINGDOM	UNITED STATES OF AMERICA		
STATISTICS FINLAND Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 2B FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakatu 13 B, 2. kerros, Helsinki P. (358-9) 17 34 22 21 F. (358-9) 17 34 22 79 Sähköposti: datashop@stat.fi URL: http://tilastokeskus.fi/tk/kk/datashop/	STATISTICS SWEDEN Information service Eurostat Data Shop Karlavägen 100 - Box 24 300 S-104 51 STOCKHOLM Tfn (46-8) 50 69 48 01 Fax (46-8) 50 69 48 99 E-post: infoservice@scb.se URL: http://www.scb.se/tjanster/datashop/datashop.asp	Eurostat Data Shop Office for National Statistics Room 1.015 Cardiff Road Newport NP10 8XG South Wales United Kingdom Tel. (44-1633) 81 33 69 Fax (44-1633) 81 33 33 E-mail: eurostat.datashop@ons.gov.uk	HAVER ANALYTICS Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 USA Tel. (1-212) 986 93 00 Fax (1-212) 986 69 81 E-mail: eurodata@haver.com URL: http://www.haver.com/		

Media Support Eurostat (seulement pour journalistes professionnels):

Bâtiment Bech Bureau A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tél. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 • e-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

Pour toute information méthodologique:

Vincent Tronet, Eurostat/C2, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 32906, Fax (352) 4301 32289, E-mail: vincent.tronet@cec.eu.int

ORIGINAL: Anglais

N'hésitez pas à nous rencontrer sur Internet à l'adresse suivante: www.europa.eu.int/comm/eurostat/ si vous désirez de plus amples informations!

Une liste des bureaux de vente dans le monde est disponible à l'Office des publications officielles des Communautés européennes.

2 rue Mercier - L-2985 Luxembourg
Tél. (352) 2929 42118 Fax (352) 2929 42709
URL: <http://publications.eu.int>
E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - GREECE/ELLADA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - LUXEMBOURG - NEDERLAND - ÖSTERREICH
PORTUGAL - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - ÍSLAND - NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - BALGARIJA - CESKÁ REPUBLIKA - CYPRUS
EESTI - HRVATSKA - MAGYARORSZÁG - MALTA - POLSKA - ROMÂNIA - RUSSIA - SLOVAKIA - SLOVENIA - TÜRKIYE - AUSTRALIA - CANADA - EGYPT - INDIA
ISRAËL - JAPAN - MALAYSIA - PHILIPPINES - SOUTH KOREA - THAILAND - UNITED STATES OF AMERICA

Bon de commande

Je m'abonne à Statistiques en bref pour 1 an (du 1.1.2003 au 31.12.2003):
(adresses des Data Shops et des bureaux de vente voir plus haut)

L'ensemble des 9 thèmes (environ 200 numéros)

Papier: 240 EUR

Langue souhaitée: DE EN FR

Les Statistiques en bref (fichier pdf) peuvent être téléchargés gratuitement du site internet Eurostat. Vous devez simplement vous enregistrer. Pour d'autres formules, veuillez contacter votre Data Shop.

Merci de me faire parvenir un exemplaire gratuit du «mini-guide Eurostat» (sélection de produits et services Eurostat)

Langue souhaitée: DE EN FR

Je souhaite m'abonner gratuitement à «Références statistiques», la note d'information sur les produits et services Eurostat

Langue souhaitée: DE EN FR

M. M^{me} M^{lle}
(SVP écrire en majuscules)

Nom: _____ Prénom: _____

Société: _____ Département: _____

Fonction: _____

Adresse: _____

Code postal: _____ Ville: _____

Pays: _____

Tél.: _____ Fax: _____

E-mail: _____

Paiement à réception de la facture de préférence par:

Virement bancaire

Visa Eurocard

Carte N°: _____ Expiration le: ____/____/____

Merci de confirmer votre numéro de TVA intra-communautaire:

A défaut, de la TVA sera appliquée automatiquement. Aucune note de crédit ne sera établie a posteriori.